

Besonders schön ist der Aufenthalt natürlich bei schönem Wetter, aber „wenn Jupiter pluvius sein schäneres Spiel treibt, so kann man sich unter den Säulenhäusern der beiden Pavillons ergehen.“ Bei schönem Wetter „artet die hierelbst herrschende Beweislust der Massen oft in ein kleines Getümmel aus; wen das nicht unterhält, der geht in den englischen Garten oder fährt an den heiligen Damm. Der Baan dorthin kostet 40 bis 48 Schillinge, also ungefähr 3 Mark und Trinfach, und es kann dort auch so einsam nicht sein, da „ungefähr 250 Baanen täglich zur Brunnenzeit von Doberan zum Ufer des baltischen Meeres rollen.“ Kurz vor Heiligendamm wird man von „Darfenstinnen und anderen Aufstiegsboten“ begrüßt. Ursprünglich stand nur das Badehaus am heiligen Damm; im Jahre 1817 hatte der Großherzog das „neue Säulengebäude“ bauen lassen, das in seiner Eigenart heute noch eine wundervolle Stätte Heiligendamms ist. Der Reuiletonist erzählt, daß der Saal an Größe und Pracht in Deutschland nur vom Wiesbadener Kuriaal übertroffen würde, und daß er mit fürstlichem Aufwand und großer Pracht eingerichtet sei. Korridore führen direkt in das Badehaus. Über dem Eingang stehen die Worte „Hic te laetitia iuvitat post balnea sanam.“ (Hierher ladet euch die Freude ein, wenn das Bad euch geküßt hat). Der Notoder Philologe Professor Emanuel Busche hat sie verfaßt. Natürlich hat das Säulenhäuser Restauration und Küche. Hinter demselben ist das Heim für arme Kranke (heute Seehospita) und Stallungen und Remisen. Die Bäder für Herren und Damen sind für die ganze Länge des Dries getrennt, man kann aber auch in Karren haben. Ein Bad kostete nach heutiger Rechnung damals schon 45 M., ein Karrenbad 75 M. Das Handbad zu sehen wird mit 15 M. berechnet. — Es gab damals auch eine „Sulfid- und eine Bittersalzquelle in Heiligendamm, von denen aber heute nicht mehr die Rede ist.

Der Adel und hochgeleitete Persönlichkeiten schienen schon immer die erste Rolle in beiden Bädern gespielt zu haben, denn unser Gewährungsmann rät jedem, der Doberan besucht, „seinen Stand, Titel und Orden hübsch dabeim zu lassen.“ „Da nun aber weder einmal die Adligen, noch die Bürgerlichen gegeneinander nachgeben wollen, so muß ein jeder im Bade mit Geduld ertragen, was sich nicht ändern läßt.“ Als Anstaltsorte dienen Bademische, Kullagen, Althof, Barenhorst, wo sich Madame Evers „ein magnifikes Gebäude hat auführen lassen“, ferner Friedrichsbaan und Barmenünde. Bei Madame Evers, wo er ausgezeichnete Brachsen mit Kartoffeln gepelzt hat, hat es unserem Berichtserstatter so gefallen, daß er, als er sich „unter die Säulenhalle gesetzt hatte, gar nicht wieder aufstehen wollte“. Unsere heutige Anstaltung würde dieses lange Loblied auf Frau Evers, welches ungefähr fünfzig Zeilen beträgt, als eine unwillkommene und überflüssige „Reklame“ auffassen; darin war die damalige Zeit nachsichtig: — Der Verfasser schließt mit einem Ausblick auf Doberan und Heiligendamms ferneres Wachstum, da die „Herzogin Alexandrine wünschte, in Heiligendamm eine Cottage zu haben“. Bekanntlich sind diese Cottagen (Alexandrine-Marie und Kronel), die Bura (die jetzt Bura Dohenaollern heißt) und die Roatervillen dann in den dreißiger und vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts aufgebaut worden.

In höheren Regionen.

Von A. Winterfeld.

„Luftschiffahrt!“ Ich vermeide absichtlich das Fremdwort „Aeronautik“, obwohl es die wissenschaftliche Bezeichnung ist; aber ich will ja keine wissenschaftliche Abhandlung, sondern eine allgemein verständliche Skizze über ein Gebiet der ständig fortschreitenden Technik schreiben, einer Technik, vor der selbst die „Regionen des Königs der Vögel“ kein unerreichtes Revier mehr sind, und für welche gerade im gegenwärtigen Momente das allgemeine Interesse besonders regt ist. Und da fällt mir, indem ich an den König der Vögel, den Adler, erinnere, ein, daß die ersten Anläufe der Luftschiffahrt an diesen Vogel anknüpfen, allerdings schon im grauen Altertum. Es wird uns da, freilich ein wenig sagenhaft, erzählt, daß ein Perfer König seinen Thron durch Adler in die Höhe tragen ließ. Allerdings berichtet die Sage nicht, ob bei diesen Manövern die persönliche Majestät heruntergefallen und die Adler mit dem königlichen Stuhl durchgebrannt sind. Desto mehr wird man überrascht davon, daß im Jahre 1801 eine Schrift eines Oesterreichers erschien, betitelt: „Ueber meine Erfindung, einen Luftballon durch Adler zu regieren.“ Also wieder der Adler! Da aber die ungemeine Stärke der Schwünge dieses Vogels genugsam bekannt ist, kann man sich mit der sonderbaren Idee des waderen Oesterreichers schon im Hinblick darauf abfinden, daß man 1801 ja noch nichts von der Dampfkraft, geschweige

denn von der vielseitigen Verwendung der Elektrizität, von Gas usw. wußte. Umso bemerkenswerter erscheint es, daß kurz vor Ausgange des 19. Jahrhunderts, nämlich 1899, ein Deutscher auf die sonderbare Idee kam, die Lenkbarkeit eines Luftballons durch eine größere Anzahl „vorgelagerter Tauben“ zu erzielen, und seine Erfindung auch durch Bild und Wort veranschaulichte. Noch früher, in den 80er Jahren, tauchte der Gedanke auf, man müsse einen Luftballon so groß bauen, daß er bis zu einer Höhe steigen könne, in der die Anziehungskraft der Erde keine Wirkung mehr habe; dann, so sagt der betreffende Schlagberger, könne eine Erdumseglung „per Luft“ in 24 Stunden ausgeführt werden. Der Ballon brauchte ja dann nur an einem Punkte hoch oben still stehen zu bleiben und die Umdrehung der Erde um ihre Achse abzuwarten! Seitdem hat die Phantasie so wenig wie die exakte Wissenschaft geruht, das Problem der lenkbaren Fahrt durch die untere Erde umgebende Atmosphäre der Verwirklichung entgegenzuführen.

Im besondern ist wohl André geworden und vor allem in allerneuester Zeit Zeppelin. Dazwischen liegen ungezählte, meist wenig gelungene Versuche. Die moderne Kriegskunst bemächtigt sich jetzt ganz hervorragend des Luftschiffes; das deutsche Heer hat sogar ein eigenes Luftschiff-Bataillon. Schon im Kriege 1870/71 spielt ein über Paris aufgeblähter Ballon eine allerdings wenig glückliche Rolle. Erst als man die bisher beliebte Kugelgestalt des Luftschiffes (den Ballon) verließ und sich mehr der vertikalen Schiffsform näherte, wichen die Resultate besser geworden zu sein. Schon 1852 war der französische Ingenieur Giffard mit einem länglichen Aérostaten (Luftschiff) auf den Plan, und zwar benutzte er eine kleine Dampfmaschine von 5 PS, Gewicht 45 Kilogramm, als Motor dazu. Manövrieren hatte sich ein deutscher Ingenieur (Paul S a e n s e i n, gest. 1905) mit der Konstruktion eines Luftschiffes beschäftigt und demselben die Rotationsgestalt der im Wasser befindlichen Rießlinie eines Schiffes gegeben. Gleichzeitig kam zum ersten Male eine Gasmaschine (System L e n o i r) kräftig Füllmaße des Ballons zur Anwendung. Leider war das verwendete Gas (Leuchtgas) zu schwer, so waren die Versuche nur mangelhaft; es wurde nur eine Geschwindigkeit von 5 Meter per Sekunde festgestellt, allerdings gegen die Versuche des vorher genannten Franzosen 3 Meter mehr (2 Meter). Gebremst ließ weitere Versuche scheitern. Nach achtmähriger Pause war es Frankreich, das mit etwas neuem auf den luftigen Markt trat: die S i e m e n s s e Anomalmaschine mit Batterie von 24 Bismutat-Elementen von je 7,8 Kilogramm Gewicht war in ein Gefäß von Bambusstäben innerhalb des Luftschiffes eingeschlossen. Auch dieses Experiment gelang nicht; das „Schiff“ war zu schwer. — Erst die allerneueste Zeit hat uns überoffene Resultate gebracht, den von aller Welt angehauchten Erfolg des unermüdbar tätigen, tüchtigen G r a f e n Z e p p e l i n. Die Zeppelinschen Arbeiten dürften noch lange im Vordergrund des öffentlichen Interesses stehen. In dem endgültigen Erfolge ist nicht mehr zu zweifeln.

Die Frage der Volksernährung.

Von E. Ludwig-Wingen.

Es ist nicht leicht, für ein Volk von 60 Millionen Menschen die nötige gesunde Nahrung zu verschaffen, Brot und Fleisch zuzureichen nicht allein zur Ernährung, der Magen verlangt auch nach Abwechslung. Der Speisezettel der Wälderbemittelten ist aber wenig abwechslungsreich. Fische und Wild findet man sehr selten darauf. Auch dem Oben wendet man noch viel zu wenig Beachtung zu. Wir sollen uns da andere Völker zum Muster nehmen. Der italienische Arbeiter z. B. verpöht nicht mächtige Wurzeln zu seinem Brot, sondern geröstete Kastanien, geschobene Bohnen, Spinat usw. Dabei ist er klein und kräftig. Würde man aber bei uns einem Arbeiter solche Speisen anmuten, er würde glauben, man wolle ihn zum Heben haben, denn noch keiner Meinung geben nur Brot und Fleisch ihm Kraft zum Arbeiten. Die wenig Arbeiterfrauen geben sich damit ab, Gemüse zu bereiten. Vielleicht fehlt ihnen die Zeit, wenn sie selbst berufstätig sind. Ein Stück Fleisch ist leichter und schneller zubereitet. Es ist aber schwerlich geünder, mehr Gemüse und mehr Obst zu essen. Auch Fische, die in den Großstädten schon zu billigen Preisen zu haben sind, werden nicht genugsam geschätzt. Natürlich soll das Fleisch nicht etwa völlig vom Speisezettel verschwinden. Das wäre verfehlt, denn es gibt dem menschlichen Körper ein gut Teil Kraft. Aber man soll nicht allein in der Fleischzubereitung das Heil erblicken, sondern das Gemüse, die zahlreichen Salate, die vielen Obstsorten und alle Nebenbeizen, die Abwechslung auf den Mittagstisch bringen, mehr berücksichtigen.

Verantwortlich i. B.: Kurt Fischer; Druck der E. Wittich'schen Hofbuchdruckerei — beide in Darmstadt.

